



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 351 – 1 febrero 2026 -

ASEPA informa:

- Socios de Honor de ASEPA
- Salón de Bruselas 2026
- La industria europea del automóvil en la encrucijada
- La batería de estado sólido de 1.000 km está más cerca
- La neutralidad tecnológica aterrizaja en España. ¡Por fin! Por Sergio Piccione
- ¿Cambio de tendencia: eléctricos vs. combustión?
- ¿Fábricas llenas de robots humanoides?
- El parque automovilístico español envejece de manera alarmante
- La 'Palabra del año en la automoción'
- El 'Libro Blanco de la posventa sostenible'
- Términos de automoción y su historia. Rodamientos
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

Socios de Honor de ASEPA

A finales del pasado año, nuestra Junta Directiva acordó los tres primeros socios que pasan a designarse como Socios de Honor, por su relevante contribución al desarrollo del Sector de Automoción. Estos han sido:

- **D. José María Fernández Cuevas.** ExDirector General de Tráfico
- **D. Gonzalo Torres de Juan.** ExDirector General Fábrica de Nissan Motor Ibérica Madrid
- **D. José Antonio López Ramón y Cajal.** ExCEO de Renault España



Según nuestros Estatutos, pueden ser Socios de Honor aquellas personas insignes que por su prestigio o por su relevante influencia en la dignificación y desarrollo del Sector de Automoción, se han considerado merecedores de tal distinción.

Su designación está precedida de la aprobación de la Junta Directiva, por mayoría de sus miembros y a propuesta de la Comisión Permanente de ASEPA.

Según el Reglamento del Premio, el nombramiento se materializa mediante un diploma alusivo cuya entrega se realiza en un Acto Solemne.

Los Socios de Honor tendrán idénticos derechos que los socios de número y fundadores, según lo dispuesto en los Estatutos de ASEPA, estando, además, exentos del pago de la cuota de socio.

Por su parte, los Socios de Honor se comprometen a contribuir al buen nombre y prestigio de ASEPA.

Salón de Bruselas 2026

El nuevo año llega con fuerza para los enamorados del motor, porque el **Salón de Bruselas 2026 (Brussels Motor Show)** acaba de celebrar la 102 edición de este evento desde el 9 al 18 de enero. Mario Galán en coches.net.

Un total de 63 marcas de automóviles y vehículos comerciales y 86 exposiciones han ocupado todos los metros cuadrados de los seis pabellones, una cifra sin precedentes.

Novedades del Salón de Bruselas 2026

En este primer salón del año, el Salón de Bruselas de 2026, uno de los que más ha llamado la atención es **Hyundai**, con su modelo más grande y eléctrico que completa la gama que va desde el Ioniq hasta el Ioniq 9. Además, muestran su nuevo Ioniq 6 y tienen una zona dedicada a la división N, mientras que Alpine tiene previsto exponer su gama, con el A390 como máximo exponente.



Alfa Romeo, la marca del trébol se inspira en el mar y la vela para hacer una edición especial de solo una decena del Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio Luna Rossa. Se trata de un coche con un motor V6 que dispone de un paquete aerodinámico con elementos en fibra de carbono, aunque lo que más destaca es su alerón trasero dividido en dos que quiere asemejarse a lo que se ve en la Copa América con el equipo italiano.

DS, la firma premium francesa llega con el DS Concept N°4 Taylor Made, un prototipo desarrollado en conjunto con su piloto de Fórmula E, Taylor Barnard, y celebra el compromiso de la marca con el campeonato eléctrico de monoplazas. Es todo un laboratorio con ruedas, y luce un diseño radical con un estilo, materiales y acabados únicos para darle personalidad y rendimiento.

Jeep también está presente en el Salón del Automóvil de Bruselas 2026 con un despliegue que combina diseño, electrificación y ADN todoterreno. La marca ha desvelado el Jeep Avenger Black Edition, una edición especial de su SUV compacto superventas con una completa apuesta por el color negro, presente en numerosos elementos de la carrocería y el interior; junto a él se muestra también la nueva gama Compass, con versiones electrificadas e-Hybrid Plug-In y 4xe. Además, Jeep expone el Jeep Wagoneer S, su primer SUV 100% eléctrico global, que ejerce como buque insignia tecnológico y anticipa el futuro de la marca en el segmento D.

Kia, la marca coreana revela en Bruselas una de sus nuevas apuestas, el EV2, un SUV compacto eléctrico que alcanza una autonomía cercana a los 450 kilómetros en la versión con una mayor batería, aunque es la vertiente con menor capacidad la que primero empezará a producirse, desde el primer trimestre de 2026. No obstante, Kia también ha mostrado su nueva línea GT, en la que incluyen el EV3, EV4 y EV5, con mayores prestaciones y un diseño más deportivo con el que esperan hacer las delicias de su público.



Peugeot, la firma francesa muestra en el evento belga a un viejo conocido de su gama, el Peugeot 408, que llega con una puesta al día similar a la del 308, con cambios estéticos, ligeras revisiones en el interior y modificaciones mecánicas. Destaca la versión eléctrica, con una mejora de la autonomía para alcanzar los 456 kilómetros con una batería de 58,2 kWh, ofreciendo además 213 CV.

Xpeng, la marca china presenta en el salón su nuevo P7+, un vehículo concebido como un *fastback* preparado para el futuro y definido por la IA. Lo hacen combinando una arquitectura inteligente avanzada con un espacio generoso y versatilidad, pero su clave está en la recarga al pasar del 10 al 80% en apenas 12 minutos.

La industria europea del automóvil en la encrucijada

José Antonio López Ramón y Cajal es el autor de la presentación firmada sobre este tema y origen de este artículo de Luis Miguel González en autorevista.com.



El pasado 24 de noviembre, el exCEO de Renault España, José Antonio López Ramón y Cajal, brindó su amplia experiencia en un preciso análisis de interés sobre la compleja coyuntura que atraviesa la industria europea de automoción en el panorama global. Lo hizo en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), en el marco de La Jornada Especial organizada con motivo de la 35ª edición del Máster en Ingeniería de Automoción del INSIA-UPM y dentro de la mesa redonda sobre 'La industria europea del automóvil y el horizonte 2035: retos, oportunidades y amenazas'.

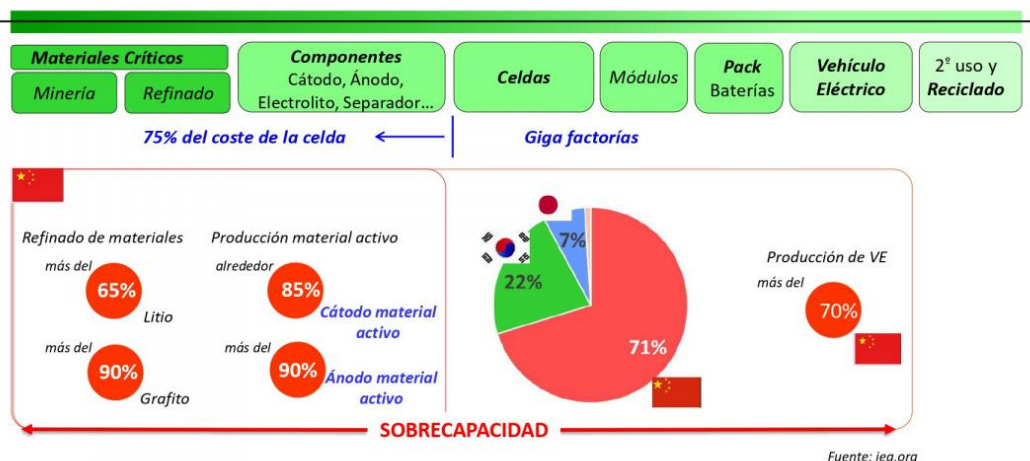
China se ha convertido en el líder mundial indiscutible en los campos de vehículo eléctrico y software. Manejando volúmenes de 2024, China representó el 33% de las ventas mundiales y un 65% si nos centramos en los vehículos eléctricos, incluyendo híbridos enchufables y eléctricos puros. En cuanto a la

estrategia de vehículos eléctricos, China ha lanzado diferentes planes estratégicos desde 2001, lo que ha permitido construir un ecosistema industrial y tecnológico.

Cadena de valor de las baterías

Respecto al componente crítico y esencial de los vehículos eléctricos, China también domina el control de la cadena de valor de las baterías desde la minería y refinado de materiales críticos, hasta el pack de batería, pasando por sus componentes (ánodo, cátodo, electrolito, separador...), celdas y módulos. Y además, de los procesos correspondientes a segundo uso y reciclado. No obstante, este dominio y volumen de producción ha creado una sobrecapacidad en un campo, el de la tecnología de baterías, en una evolución constante, en el que, junto a China, Corea del Sur y Japón también son líderes tecnológicos.

Las baterías



La tecnología de las Baterías está en evolución constante.

- China, Corea del Sur y Japón son los líderes tecnológicos.

José Antonio López Ramón y Cajal

Noviembre 2025

En relación con la entrada en diferentes mercados del vehículo eléctrico y su adopción por parte de los consumidores, la demanda se ve condicionada por la asequibilidad en cuanto a precio e incentivos, y por la ansiedad por la autonomía. Respecto a este último punto, está influyendo, en gran medida, la disponibilidad de infraestructura de carga ya sea en los hogares, en los centros de trabajo o en la red pública.

En ese contexto, China lleva años desplegando una estrategia industrial destinada a posicionar a China como líder mundial en Vehículos de Nueva Energía (NEVs). Para ello, incentiva fuertemente la (sigue)

adopción de vehículos de nueva energía por parte de consumidores y empresas. Por su parte, la Unión Europea viene desarrollando una política climática sin una estrategia industrial que la acompañe, en paralelo a una política de penalización a los fabricantes de automóviles si no cumplen los objetivos de emisiones.

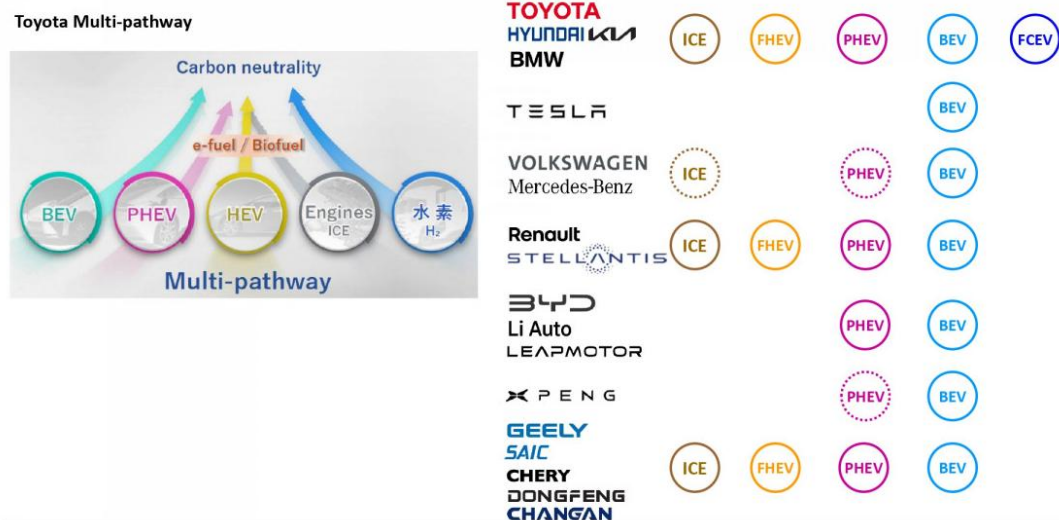
En una visión de análisis por fabricantes a escala global, hay diversos caminos en el ámbito de la electrificación, además de opciones como los combustibles *e-fuel* o *biofuel*.

Estrategia hacia las cero emisiones

A la hora de abordar la estrategia tecnológica para alcanzar las cero emisiones netas de carbono, hay diversos caminos en el ámbito de la electrificación, además de opciones como los combustibles *e-fuel* o *biofuel*. En una visión de análisis por fabricantes a escala global, vemos que Toyota, Hyundai-Kia y BMW apuesta por una diversidad tecnológica que abarca la combustión eficiente, los híbridos, los híbridos enchufables, los 100% eléctricos y los de pila de combustible de hidrógeno.

Renault y Stellantis manejan las tecnologías citadas, a excepción del hidrógeno, al igual que Geely, SAIC, Chery, Dongfeng y Changan. El Grupo Volkswagen y Mercedes-Benz se centran en combustión eficiente, híbridos enchufables y eléctricos puros. BYD, Li Auto, Leapmotor y Xpeng apuestan por híbridos enchufables y 100% eléctricos, mientras Tesla se posiciona como único fabricante con la totalidad de su oferta en modelos totalmente eléctricos.

Estrategia tecnológica hacia las cero emisiones netas de carbono



José Antonio López Ramón y Cajal

Noviembre 2025

Como consideraciones finales, la industria de automoción mundial evoluciona hacia un contexto diferente en el que se despliega un paquete de alternativas tecnológicas implementadas en cada región en función de su hoja de ruta hacia las cero emisiones. Se da una fragmentación de los mercados, con cinco grandes polos a escala global: China, Japón, Corea del Sur, Estados Unidos y la Unión Europea.

En este escenario, la industria automovilística europea está experimentando la competencia interna de los fabricantes chinos que se prevé tengan un 10% del mercado europeo en 2030 (6% en 2025), con una demanda de vehículos eléctricos por debajo de los objetivos de CO2 previstos y un mercado que ha perdido tres millones de unidades en los últimos años.

La rentabilidad de las ventas de vehículos eléctricos depende del coste de las baterías, tecnología que la Unión Europea no domina. A pesar de invertir cantidades muy elevadas en CAPEX e I+D, la velocidad de innovación y desarrollo tiene que multiplicarse por dos. Todo ello permite prever que el futuro de la industria se decidirá mucho antes de 2035.

La batería de estado sólido de 1.000 km está más cerca

Mientras otros fabricantes siguen prometiendo el ‘santo grial’ de las baterías para finales de la década, Dongfeng ya tiene los primeros prototipos rodando a temperaturas extremas. Javier Gómara en hibridosyelectricos.com.

El que consiga dominar el estado sólido, dominará el mercado. Y parece que China y Dongfeng se han tomado el reto de forma personal. La marca ha anunciado que sus primeros vehículos de pruebas equipados con la nueva batería de estado sólido de 350 Wh/kg han partido hacia Mohe, en el extremo noreste de China, para enfrentarse a las pruebas de invierno más duras del planeta.



La nueva plataforma con la que Dongfeng pretende revolucionar el mundo

No es un movimiento cualquiera. Es la validación final antes de que esta tecnología entre en producción masiva, supuestamente, en septiembre de 2026. Estamos ante un cambio de paradigma que podría dejar obsoletas a las baterías de litio convencionales antes de lo que pensábamos. Las baterías de estado sólido están llamadas a ser el siguiente paso en la evolución de la movilidad sostenible.

El fin del miedo al invierno: 72% de capacidad a -30°C

Uno de los grandes dramas del coche eléctrico es cómo sufre la batería cuando el termómetro cae. Sin embargo, la química de Dongfeng (que combina un cátodo ternario de alta capacidad con un ánodo de silicio-carbono y un electrolito sólido de polímero de óxido) parece haber dado con la tecla.

Las pruebas de laboratorio ya han confirmado que mantiene más del 72% de su energía a -30°C, frente al escaso 60% que suelen retener las baterías líquidas actuales. Sus 350 Wh/kg, duplican la densidad de las baterías LFP comunes, lo que permite meter mucha más energía en el mismo espacio. Pero no por ello resta seguridad. Dongfeng asegura que su batería ha superado pruebas de ‘caja caliente’ a 170°C, muy por encima de los 130°C que exige la normativa nacional china.

1.000 kilómetros sin parar y carga frenética

La promesa de Dongfeng para este 2026 es clara: coches que superen los 1.000 kilómetros de autonomía (bajo ciclo CLTC) sin despeinarse. Pero lo más impresionante es la plataforma que acompaña a esta batería. La marca ha presentado su arquitectura de 1.200 voltios bautizada como *Mach Super-kV Pure Electric Platform*, capaz de soportar cargas de hasta 12C.

Por el momento, el único dato importante que queda por conocer es el precio de estas primeras baterías de estado sólido de alto rendimiento.

¿Cuándo lo veremos en la calle?

El cronograma es agresivo pero parece sólido. Dongfeng ya tiene operativa una línea piloto de 0.2 GWh y el plan es que los primeros modelos de producción con esta batería lleguen a los concesionarios chinos en septiembre de 2026 con módulos de 350 Wh/kg. Es probable que los primeros en disfrutar de esta tecnología bajo el sello de Dongfeng sean sus modelos premium, como la división M-Hero o sus nuevas berlinas de lujo.

Si los resultados de Mohe son positivos, el 2026 será recordado como el año en el que el estado sólido dejó de ser una promesa de laboratorio para convertirse en el motor de una nueva era.

La neutralidad tecnológica aterriza en España. ¡Por fin!

Por Sergio Piccione

Empresas y organizaciones convocadas por CRECEMOS, GASNAM, SERNAUTO y SHYNE defienden las alternativas a la electrificación para descarbonizar la movilidad. Sergio Piccione en cocheglobal.com.

Se puede decir que la neutralidad tecnológica en la descarbonización de la movilidad ha aterrizado, por fin, en España. Después de años en que la industria ha mantenido la cabeza baja aceptando un futuro basado en una tecnología que le había sido impuesta por políticos que en ningún momento les pidió su opinión y su consenso, un grupo de empresas se han reunido y han organizado en Madrid, en la Escuela Técnica Superior de Ingeniería y Diseño Industrial, un debate sobre la necesidad de que esta neutralidad ponga punto final a la incertidumbre que se ha cernido sobre el sector industrial y la ciudadanía.

Fue esperanzador que en la inauguración del acto, la directora general de Estrategia Industrial y Pyme del Ministerio de Industria y Turismo, Teresa Parejo, aunque insistió en la electrificación como la tecnología mágica para lograr la descarbonización buscada, tal y como insiste el Gobierno de España, dejó la puerta abierta a que pudiera contarse con combustibles neutros en emisiones de CO₂ e incluso con el hidrógeno verde y sostenible. Esperemos que esa apertura a nuevas alternativas se mantenga cuando a la vuelta del verano surjan nuevas normas sobre esta materia, consecuencia de los acuerdos del pasado 16 de diciembre.

Organizado por CRECEMOS, GASNAM, SERNAUTO y SHYNE y bajo el título '*Neutralidad tecnológica. Marca España*', el debate se dividió en dos partes. En la primera se analizaron las diferentes tecnologías que utilizar para lograr los objetivos de descarbonización. Fue interesante la intervención del director de Movilidad de Molgas, Carlos Salinas, que promovió el papel del biometano como solución inmediata para el transporte pesado. Sobre todo si se piensa que en España existen graves problemas para gestionar los desperdicios y la basura que llena vertederos incontrolados.

Alternativas para descarbonizar toda la movilidad

Por su parte, la gerente de Estrategia y Mejora de Combustibles Renovables de Repsol, Tamara Galindo, defendió la nueva generación de los mismos, sostenibles y neutros en carbono. También participaron el director de Servicios Técnicos y Tecnología de Enagás, Claudio Rodríguez, que subrayó la importancia de los gases GNC y GNL para acelerar descarbonización del transporte, y la directora de Desarrollo de Negocio de CIC energiGUNE, Raquel Ferret, empresa especializada, entre otras cosas, en el desarrollo de baterías, que apostaba igualmente por la neutralidad tecnológica. Todos ellos coincidieron en una cosa: la necesidad de una colaboración entre las diferentes tecnologías, cosas que no tienen que significar que no compitan entre sí.

En la segunda parte participaron los representantes de las grandes empresas productoras de medios de transporte. Representando al sector aeronáutico, el responsable de Sostenibilidad en España de Airbus, Javier Augusto Arnaldo, ha señalado que la descarbonización de la aviación pasa en el corto plazo por los combustibles sostenibles de aviación, los llamados SAF, y a más largo plazo, al menos una década, por el hidrógeno.

El director global de Diseño y director del Centro de I+D de España de Horse Technologies, Roberto Miguel-Nieto, defendió especialmente tecnologías híbridas y electrificadas, capaces de funcionar con combustibles bajos en carbono. Y, por supuesto, hizo mención de las tecnologías recientemente presentadas por su empresa, el híbrido de autonomía extendida o el motor de hidrógeno. Es curioso que todo esto se producía el día en que Renault, accionista de referencia de HORSE, anunciaba la disolución de Ampere, a la que había encargado el desarrollo del coche eléctrico de baterías (BEV).

Soluciones para trenes, barcos y aviones

Desde el ámbito ferroviario, el director de Innovación de Talgo, Emilio García, explicaba que el gran esfuerzo lo estaban haciendo para desarrollar trenes para los recorridos no electrificados, que son casi el 80% y van a zonas de la España vaciada. Para estos tramos, que no son de alta velocidad, se utilizan las máquinas diésel, pero se estudian alternativas diferentes que incluyen el hidrógeno. Contó que han tenido apoyo de la administración para el desarrollo de un prototipo que debe funcionar en el verano. Pero les falta apoyo de los operadores, aunque se llamen Renfe.

Finalmente, sobre el sector naval, el director general de Iberia & África de Wärtsilä, Jesús Puellas, afirmó que la eficiencia operativa debe situarse en el centro de cualquier estrategia de descarbonización del transporte marítimo, aunque no escondió que están trabajando en motores de hidrógeno para barcos que estarían más cercanos para su utilización que en los aviones.

El acto terminó con la presentación del submarino S-80 de Navantia, capaz de mantenerse sumergido durante semanas gracias al uso del hidrógeno como fuente de energía. Y la exposición de una cabeza tractora Avia con pila de hidrógeno.

¿Cambio de tendencia: eléctricos vs. combustión?

Un nuevo estudio global de la consultora Ernst & Young (EY) confirma lo que los concesionarios ya sospechaban: la fiebre eléctrica se enfría. El interés por los vehículos de combustión interna repunta con fuerza impulsado por los cambios políticos en EE.UU. y las dudas regulatorias en Europa. Daniel Cuadrado y Marcos Diego en autocasión.com.



La industria del automóvil, que lleva años invirtiendo miles de millones en una transición 'inevitable' hacia la electricidad, se enfrenta a un baño de realidad. Según el último informe de la consultora Ernst & Young (EY), el consumidor está protagonizando un cambio de tendencia inesperado: en lugar de abrazar el futuro eléctrico, está volviendo la vista hacia los motores tradicionales.

Lo que parecía un camino de una sola dirección se ha convertido en una carretera de doble sentido. Los problemas de infraestructura, el coste de los vehículos y, sobre todo, los recientes terremotos políticos a ambos lados del Atlántico, están provocando que la demanda de coches de gasolina y diésel no solo resista, sino que crezca.

Los datos del 'renacimiento' térmico

Las cifras del estudio son contundentes y dibujan un escenario muy diferente al de hace apenas dos años. Entre los consumidores que planean comprar un coche (nuevo o usado) en los próximos 24 meses, el 50% asegura que elegirá un modelo de combustión interna. Esto supone un aumento del 13% respecto al año anterior, un rebote significativo que rompe la tendencia a la baja de la última década.

La otra cara de la moneda es el desplome del interés por los vehículos completamente eléctricos. La intención de compra de coches 100% eléctricos ha caído un 10%, situándose en un precario 14% del total de compradores.

Quizás el dato más sorprendente es que este escepticismo está contagiando incluso a los híbridos, una tecnología que hasta ahora servía de refugio. El interés por estos modelos ha descendido un 5%, quedándose en un 16% de cuota de intención de compra. Además, el estudio revela que el 36% de quienes todavía consideran comprar un eléctrico están pensando en retrasar la decisión o cancelarla, citando la inestabilidad geopolítica como factor clave.

El 'Efecto Trump' y el paso atrás de Europa

El informe señala directamente a la política como el catalizador de este cambio. En Estados Unidos, la situación ha dado un vuelco radical en el primer año del segundo mandato de Donald Trump. La administración ha desmantelado gran parte de las normativas de emisiones 'CAFÉ' que forzaban a los fabricantes a vender eléctricos, dando vía libre a las marcas para volver a priorizar los motores de combustión, algo que, según los propios fabricantes, se alinea mejor con la demanda real del americano medio.

En Europa, el panorama no es mucho más alentador para el coche eléctrico. Lo que antes era una prohibición férrea de vender motores térmicos a partir de 2035, ahora parece papel mojado. La Unión Europea ha comenzado a recalibrar su hoja de ruta, abriendo la puerta a que los vehículos de combustión sobrevivan más allá de esa fecha gracias al uso de combustibles sintéticos y a la supervivencia de los híbridos.

Este clima de incertidumbre regulatoria ha lanzado un mensaje claro al consumidor: la gasolina todavía tiene vida por delante. Y ante la duda, el comprador parece haber decidido apostar por lo conocido.

¿Fábricas llenas de robots humanoides?

Hyundai quiere llevar robots humanoides a sus fábricas a partir de 2028, pero un sindicato en Corea del Sur frena la iniciativa y exige negociación previa. Javier Márquez en xataka.com

Hyundai lleva meses construyendo un relato muy concreto sobre el futuro de sus fábricas, uno en el que los robots humanoides pasan de ser una promesa lejana a una herramienta industrial real. La imagen es potente y conecta con una carrera global por automatizar procesos cada vez más complejos, pero en Corea del Sur ese discurso ya ha encontrado un primer límite. Antes incluso de que los robots entren en las líneas de producción, el sindicato ha salido al paso para dejar clara su posición y advertir de que cualquier cambio con impacto en el empleo deberá negociarse.

Una advertencia clara

Hyundai Motor Union ha dejado claro que “sin acuerdo entre empresa y trabajadores, ni un solo robot puede entrar en las plantas surcoreanas”, subrayando que cualquier decisión con impacto en el empleo debe pasar por la mesa de negociación. El mensaje conecta directamente con el actual convenio colectivo, que obliga a someter a debate y aprobación conjunta todas las medidas que afectan al trabajo. Con este posicionamiento, la introducción de humanoides se perfila como uno de los posibles motivos de fricción entre los representantes de los trabajadores y la corporación asiática.



Temor de que Corea del Sur pierda protagonismo. El sindicato vincula la automatización con un movimiento más amplio de reordenación industrial, marcado por el crecimiento de la producción en Estados Unidos. Según explican, el aumento de capacidad previsto en la planta estadounidense podría acabar restando volumen a fábricas en Corea del Sur, y sostiene que dos centros ya estarían sufriendo falta de carga de trabajo. En ese contexto, los humanoides se interpretan no solo como una herramienta tecnológica, sino como un elemento que puede acelerar ajustes laborales si no se acompaña de garantías claras sobre el mantenimiento del empleo.

El punto de partida de la discusión. Esto se produce después de que Hyundai presentara a Atlas, el robot humanoide desarrollado por Boston Dynamics, como una pieza clave de su estrategia industrial a medio plazo. La firma aseguró que planea integrarlo progresivamente en su red global de fábricas a partir de 2028. Además, explicó que estos robots están pensados para asumir tareas industriales generales y trabajar junto a personas, con el objetivo de reducir el esfuerzo físico y hacerse cargo de trabajos potencialmente peligrosos. Eso sí, evitó concretar cuántas unidades desplegará en una primera fase o cuánto costará el proyecto.

Primero en Estados Unidos. El fabricante ya ha empezado a dibujar cómo quiere industrializar esta apuesta. El grupo ha explicado que levantará en Estados Unidos una planta específica para la producción de robots, una fábrica dedicada a producir Atlas a gran escala en los próximos años. El primer destino operativo estaría en la planta de Georgia, conocida como HMGMA, donde los humanoides se emplearían inicialmente en tareas muy concretas, como la clasificación y secuenciación de piezas para la línea de montaje.

La letra pequeña laboral. La apuesta de Hyundai se inscribe en una carrera mucho más amplia por llevar los robots humanoides a la industria. Compañías como Tesla, Amazon o el fabricante chino BYD han anunciado planes similares, aunque con distintos grados de madurez. Algunos proyectos ya han pasado de la demostración al trabajo real, como el robot Figure 01 en una planta de BMW, donde realiza tareas de apoyo de forma autónoma. Son experiencias todavía acotadas y muy supervisadas, pero suficientes para mostrar que el salto del laboratorio a la fábrica ya ha comenzado.

El parque automovilístico español envejece de manera alarmante

Según las cifras más recientes, los vehículos de más de 12 años son los principales implicados en accidentes de carretera y el parque automovilístico actual supera los 14,5 años de media, por lo que es fundamental contar con un buen mantenimiento, así como cumplir con las revisiones obligatorias establecidas por la ITV (todotransporte.com).



La concienciación en la seguridad y la necesaria renovación del parque automovilístico se muestran como imprescindibles para revertir la situación, una tarea en la que es necesario contar también con el trabajo conjunto de las administraciones públicas y los propios conductores. Y es que, como se ha demostrado en los últimos estudios, es necesaria una renovación del parque de vehículos español, que cuenta con una antigüedad media de 14,5 años. Un hecho que viene respaldado no solo por las mejoras tecnológicas que acarrearán los nuevos modelos, sino también porque en el año 2023 la edad media de los vehículos implicados en siniestros víctimas mortales se situaba, de media, en 12,8 años, según datos de la DGT.

En este sentido, el Círculo Neutral in Motion, conformado por las principales asociaciones de automoción y vehículos de España, —Aedive, AER, Anesdor, Anfac, Ascabus, Faconauto, Feneval, Ganvam y Sernauto—, quiere demostrar el pleno compromiso del conjunto de la industria de automoción por garantizar que tanto conductores como acompañantes cuenten con vehículos cómodos, eficientes y seguros, lo que repercutirá indudablemente en su seguridad en las carreteras.

Una seguridad que, también, va unida a las labores de revisión de los vehículos. Para evitar que los fallos técnicos sean la causa de los accidentes resulta fundamental un buen mantenimiento de los automóviles, así como el cumplimiento de las inspecciones que marcan desde la Inspección Técnica de Vehículos (ITV). Según AECA-ITV evitaron, cada año, 15.641 siniestros viales, 13.110 heridos y 148 víctimas mortales, pero, a pesar de estas cifras, calculan que 3 de cada 10 vehículos se saltan estas pruebas obligatorias.

El denominado ‘**Objetivo Cero Víctimas para 2050**’, impulsado por la Unión Europea, busca transformar la seguridad vial y alcanzar un escenario donde no haya víctimas en nuestras carreteras. “Con la colaboración de todos los actores involucrados en la industria, administraciones, fabricantes, proveedores de componentes, redes de distribución y usuarios, es más fácil transformar esta meta ambiciosa en una alcanzable y tangible.

Según los últimos datos aportados por la Asociación Española de la Carretera (AEC), más de la mitad de las carreteras gestionadas por el Estado, las Comunidades Autónomas y las Diputaciones Forales sufren deterioros graves y muy graves, elevando su coste de reparación a un total de 13.491 millones de euros. “El deterioro de la red viaria de nuestro país —que en los tres últimos años ha crecido a un ritmo del 8% anual—, puede suponer un hándicap en la consecución de este objetivo, a la par que obstaculiza la transformación de nuestras carreteras en infraestructuras verdes, seguras y conectadas”, continúan desde NIM.

La industria de automoción española propone el desarrollo de la planificación y ejecución de políticas, tecnologías y medidas que protejan a todos los usuarios, tales como:

- **Incorporación de los últimos sistemas de seguridad.** De manera progresiva, los fabricantes de vehículos han ido incorporando en sus vehículos sistemas avanzados de asistencia al conductor. Además, desde julio de 2024, los modelos de nueva homologación que se comercialicen en la Unión Europea deben estar equipados de manera obligatoria por un conjunto de 10 sistemas de ayudas (*sigue*)

ADAS que, entre otras funciones, posibilitan el frenado automático de emergencia, la detección de fatiga o somnolencia del conductor, el límite inteligente de velocidad o la asistencia de mantenimiento de carril.

● **Impulso del rejuvenecimiento del parque móvil.** El principal desafío al que se enfrenta la industria de automoción es el cada vez mayor envejecimiento del parque de vehículos, que supone también un impacto significativo en el medio ambiente, y es que según informa el Círculo Neutral in Motion, “un vehículo de 20 años contamina tanto como 5 vehículos nuevos de la misma tecnología y combustible”.



● **Modelos más eficientes y sostenibles.** La industria de automoción lleva años trabajando para diseñar nuevos vehículos cada vez más sostenibles que reduzcan o eliminen el impacto negativo del transporte en la calidad del aire. Ejemplos de esos modelos más eficientes y sostenibles que el sector ya pone a disposición de los usuarios son los eléctricos de batería, los híbridos convencionales e híbridos enchufables, los vehículos de hidrógeno, los vehículos de gas (Gas Natural Comprimido y Gas Licuado de Petróleo) o los modelos que funcionan con combustibles alternativos (etanol, metanol o biodiésel).

● **Campañas de concienciación y educación vial.** Además de los últimos avances tecnológicos, la industria también colabora activamente en programas de sensibilización y educación vial mediante la participación de foros profesionales o campañas informativas. “La industria debe ser uno de los principales prescriptores a la hora de concienciar a los conductores sobre la importancia de mantener sus vehículos en condiciones óptimas, realizar revisiones periódicas y seguir las recomendaciones de seguridad vial”.

La ‘Palabra del año en la automoción’

Por quinto año consecutivo vamos a continuar en este 2026 con la iniciativa de elegir la ‘Palabra del año en automoción’. Recordamos a nuestros lectores que, las palabras de los años 2022, 2023, 2024 y 2025 han sido: ‘electromovilidad’, ‘descarbonización’, ‘hidrogenera’ y ‘electrolinera’, respectivamente.



En cada mes propondremos 3 palabras como candidatas primero a elegir la ‘Palabra del mes’ y a final de año elegiremos la ‘Palabra del año’ entre las mejor clasificadas en cada mes.

Las tres palabras que nos planteamos ahora para elegir la ‘palabra del mes’ de febrero son:

Physical AI: El concepto estrella del año. Es la integración total de la IA en el ‘cuerpo’ del coche, permitiendo que el vehículo aprenda y reaccione físicamente a su entorno de forma autónoma.

estado sólido: Se refiere a las baterías de estado sólido. En 2026 han pasado de ser una promesa a una realidad comercial, ofreciendo autonomías de hasta 1.000 km y cargas en menos de 10 minutos.

SDV: Software-Defined Vehicle. Significa que el coche se define por su software, no por su hardware. Ahora el coche recibe funciones nuevas ‘por el aire’ (OTA) como si fuera un smartphone.

Por favor, dinos cuál es tu palabra preferida entre estas cinco como ‘palabra del mes’ de febrero:

[VOTA AQUÍ](#)

Igualmente, si crees que puedes mejorar las definiciones aportadas o si tienes nuevas palabras que crees que pueden ser candidatas a la ‘palabra del año en la automoción’, puedes enviárnoslas [aquí](#).

En el próximo boletín del 16 de febrero comunicaremos cuál es la palabra elegida de este mes.

El ‘Libro Blanco de la posventa sostenible’

CESVIMAP presenta el ‘Libro Blanco de la posventa sostenible’, hoja de ruta hacia una reparación responsable. La compañía impulsa la posventa sostenible, tras recuperar más de 1,5 millones de piezas en 20 años. **Cristina Bisbal en mapfre.com.**

Cesvimap ha presentado recientemente el ‘Libro Blanco de la posventa sostenible’, una obra de referencia que reúne los principales retos, tendencias y oportunidades para acelerar la transformación del ecosistema de la posventa del automóvil. Elaborado por el equipo de expertos de Cesvimap con la aportación de Mapfre y el conocimiento de asociaciones y profesionales del sector, el documento propone acciones y estrategias concretas para avanzar hacia un modelo más responsable, eficiente y alineado con los objetivos ambientales actuales.

Una visión integral del cambio

El libro aborda la sostenibilidad desde toda la cadena de valor: desde la movilidad inteligente y las nuevas propulsiones hasta las prácticas de taller, la segunda vida de los componentes del automóvil y el papel dinamizador de aseguradoras y centros tecnológicos. La obra se enfoca hacia la economía circular, la eficiencia energética, la digitalización de procesos y el impulso del talento.

El ‘Libro Blanco de la posventa sostenible’ arranca mostrando cómo la movilidad está inmersa en una transformación sin precedentes. En su primer capítulo, Smart Mobility, se detalla cómo la electrificación del parque móvil y la expansión de la infraestructura de recarga están redefiniendo la forma en que nos movemos. El crecimiento sostenido de vehículos híbridos y eléctricos en España, unido a la implantación de Zonas de Bajas Emisiones y al auge de la micromovilidad, está impulsando ciudades más limpias, silenciosas y eficientes. Este proceso, además, está alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, convirtiéndose en una palanca clave para reducir emisiones y promover un transporte más seguro y accesible.



El capítulo también resalta el papel fundamental de la innovación: desde los sistemas avanzados de ayuda a la conducción (ADAS), que reducen la siniestralidad y favorecen una conducción más eficiente, hasta la aparición de nuevos modelos de movilidad urbana como el *carsharing*, los microcoches o la movilidad como servicio (*MaaS*). Estas tendencias no sólo configuran un nuevo paradigma para los usuarios, sino que también exigen a la posventa adaptarse a tecnologías cada vez más complejas y conectadas, anticipando el futuro de los talleres y del propio ecosistema asegurador.

Reparar, mejor que sustituir

En el segundo capítulo de esta obra se subraya la importancia de priorizar la reparación frente a la sustitución, una práctica que es, por esencia, sostenible. Reparar piezas evita el consumo de materias primas, reduce residuos y disminuye las emisiones asociadas a la fabricación de recambios nuevos. Esta filosofía está íntimamente ligada a la eficiencia del taller y al aprovechamiento del talento técnico, que cobra protagonismo ante vehículos más complejos, electrificados y equipados con materiales avanzados.

El capítulo muestra cómo las técnicas de reparación —desde el trabajo sobre plásticos y aluminio hasta la reparación de faros o de daños por granizo sin necesidad de repintar— permiten incrementar la competitividad del taller a la vez que reducen su impacto ambiental.

También se pone el foco en la incorporación de nuevas tecnologías y herramientas digitales, como los sistemas de estimación inteligente de daños o la digitalización de los procesos de pintura.

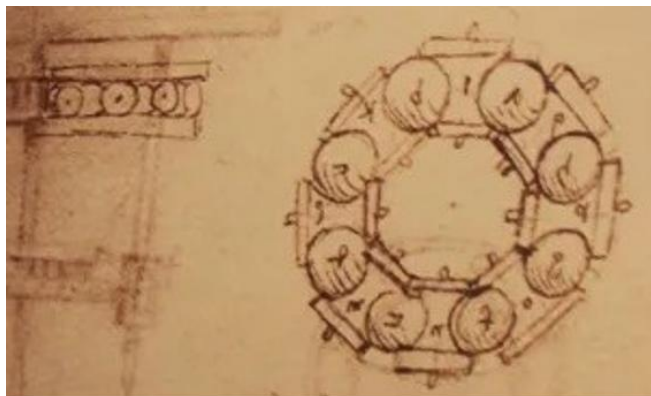
En esta obra se destaca especialmente el papel de CESVIrecambios, el Centro Autorizado de Tratamiento (CAT) gestionado por CESVIMAP, consolidado como un referente nacional en economía circular y sostenibilidad aplicada a la posventa. Su actividad se basa en procesos altamente tecnificados de descontaminación, desmontaje y recuperación de piezas, que permiten reintroducir en el mercado componentes originales con todas las garantías de calidad.

En sus 20 años de trayectoria, CESVIrecambios ha tratado más de 53.000 vehículos y ha puesto de nuevo en circulación más de un millón y medio de piezas —unas 20.000 toneladas— evitando la fabricación de nuevos componentes y reduciendo así la extracción de materias primas.

Términos de automoción y su historia

Rodamientos

El inventor conceptual del rodamiento de bolas fue Leonardo da Vinci, buscando la posibilidad de soportar el peso de un eje vertical y facilitar su giro. La gran ventaja del nuevo concepto era sustituir la fricción del deslizamiento relativo por la rodadura de las bolas interpuestas entre dos pistas.



Rodamiento dibujado por Leonardo da Vinci

La realización práctica no fue entonces posible por la imposibilidad de fabricar las bolas y sus pistas de acero y con una mínima rugosidad superficial, algo fuera del alcance de los medios de entonces.

Los primeros rodamientos modernos, utilizados en carruajes del s. XIX, eran de tipo axial como los de Leonardo. Se montaron en las ruedas de los carruajes para soportar el empuje axial sin desajustar la posición de la rueda en el eje. A partir de entonces y con el nacimiento del automóvil, la fabricación de los cojinetes de bolas modernos fue rápida e impulsó el desarrollo de aceros aleados de gran dureza.

Para denominar estos nuevos elementos se tomaron inicialmente los dos elementos constitutivos: cojinetes y bolas, así en inglés siguen siendo *ball-bearing*, en francés *coussinet à billes* y en los primeros libros de mecánica del automóvil en España son también cojinetes de bolas (Vocabulario ilustrado, 1911 y Olavarría, 1912), aunque tenemos una curiosa publicidad de 1909 que anuncia *rotaciones a bolas*.

A partir de 1913 en la literatura técnica se abandona el término cojinete, que implica una superficie lisa, y se adopta el más apropiado de rodamiento de bolas, luego simplificado a rodamiento. También en francés es hoy *roulement à billes*.

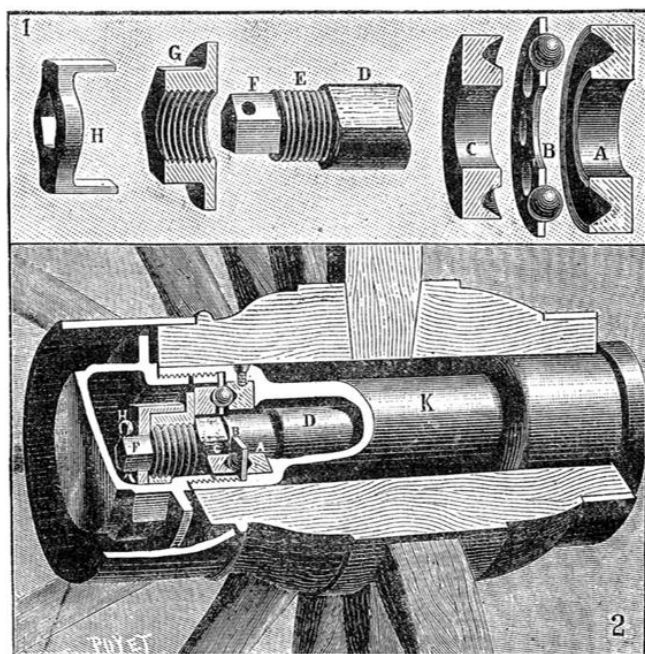
El rodamiento tiene una gran variedad de denominaciones en el ámbito hispanoamericano:

En Cuba y Puerto Rico es una *caja de bolas*, término que también estuvo presente en el lenguaje de taller en España de los años 50 y 60. En Venezuela es una *rolinera*.

En Argentina y Paraguay adoptaron la pronunciación del francés y es un *rulemán*, pero también un *bolillero*.

En México y Colombia el rodamiento es un *balero*... aunque sería más correcto y también más alegre llamarle *bolero*.

© Copyright: Manuel Lage (presidente C.T. ASEPA 'Observatorio de Términos de Automoción')



Rodamiento axial de un carruaje (1899)



En 1909 los rodamientos eran 'rotaciones'

Nuestros Protectores

En esta sección del Boletín incluimos iniciativas y actividades de interés desarrolladas por nuestros Protectores. Clicar en (*) para acceder:



Nueva apertura Algete. Chapa y Mecánica (*)



S.M. el Rey Felipe VI visita una fábrica de Gestamp en el marco de su viaje de Estado a China (*)



De hojalatero a fabricar descapotables de lujo (*)



Iberdrola, líder en el mercado europeo de contratos de energía limpia a largo plazo por tercer año consecutivo (*)



Ruggero Mughini, nuevo presidente de Iveco España (*)



Razones para invertir en el sector de automoción en España (*)

¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?

Te ofrecemos la posibilidad de leer o descargar **gratuitamente** las siguientes revistas, simplemente clicando sobre la portada de cada una de ellas.



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

Boletín editado por la Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA)
Las fuentes de información e imágenes están indicadas al final de este Boletín

www.asepa.es

La vida de ASEPA

A la fecha del **1 de febrero** contamos con 31 Protectores, 1.884 Socios, 12.777 Simpatizantes y 958 Varios. En LinkedIn tenemos 39.905 contactos y los tres Grupos ASEPA en esta misma Red cuentan con 1.761 miembros. Además, participamos en 6 grupos internacionales de automoción con 2.027.430 miembros y en 17 grupos nacionales con 182.596 miembros. También, mantenemos 14 Acuerdos de Colaboración. Por último en cuanto a cifras, indicar que este Boletín se distribuye ya a más de 15.000 profesionales de la automoción.

El pasado 21 de enero hemos celebrado la **Asamblea General de Socios** de ASEPA, precedida por la primera reunión de la Junta Directiva del año.

Desde el pasado 23 de enero estamos desarrollando el nuevo curso integral sobre **Homologación de Vehículos** y que terminará el próximo 28 de febrero en versión presencial.

Recordamos a todos que la 3ª edición del libro '**Personajes Ilustres de la Automoción Española**' está disponible (ver detalles y pedidos [aquí](#)).

Las **grabaciones completas y las presentaciones** de todos los webinars realizados por ASEPA están disponibles en el 'Acceso área de socios' de nuestra página web: www.asepa.es. Asimismo, todos los boletines editados hasta ahora están siempre actualizados y disponibles en dicha [página web](#).

Fuentes información e imágenes:

(Imagen de cabecera gentileza de Bosch)

1. Asepa
2. <https://www.coches.net/noticias/salon-bruselas-2026>
3. <https://www.auto-revista.com/texto-diario/mostrar/5745578/industria-europea-automovil-encrucijada>
4. https://www.hibridosyelectricos.com/coches/bateria-estado-solido-1000-km-esta-mas-cerca-primeras-pruebas-reales-produccion-en-masa-en-septiembre_84564_102.html
5. https://www.cocheglobal.com/sostenibilidad/neutralidad-tecnologica-ateriza-en-espana-por-fin_811206_102.html
6. <https://www.autocasion.com/actualidad/noticias/cambio-de-tendencia-los-conductores-dan-la-espaldal-coche-electrico-y-vuelven-a-la-gasolina/>
7. <https://www.xataka.com/robotica-e-ia/hyundai-imagina-fabricas-lenas-robots-humanoides-sindicato-coreano-ha-dicho-no-rapido>
8. <https://www.todotransporte.com/texto-diario/mostrar/5715099/parque-automovilistico-espanol-envejece-manera-alarmanante>
9. Asepa
10. <https://www.mapfre.com/comunicacion/sostenibilidad-comunicacion/cesvimap-libro-blanco-posventa-sostenible/>
11. Asepa
12. Nuestros Protectores
13. Revistas automoción
14. Asepa

Importante: Salvo que se indique lo contrario, los artículos expuestos en este boletín no son propiedad de ASEPA, son recogidos de otros medios públicos de prensa digital y su veracidad no está contrastada por esta asociación. Por tanto, ASEPA y sus Protectores no asumen por principio como propias las informaciones u opiniones de terceros incluidas en este boletín.



Para hacerte socio de ASEPA:

Profesionales de la automoción...

Lo más fácil es emplear el enlace:
<http://www.asepa.es/index.php/socios-asepa/asociarse.html>

Pero, si lo prefieres, también puedes poner un correo electrónico a: asepa@asepa.es con los siguientes datos:

- Nombre y apellidos
- Teléfono móvil
- Correo electrónico
- Empresa o Centro de Estudios
- El código IBAN de la cuenta bancaria (si es el caso)

Las cuotas anuales son:

Socio Premium*	50 €/año
Socio Senior (más de 65 años)	Gratis
Socio Junior (hasta 2 años después acabar estudios)	Gratis
Adherido	Gratis

* Los empleados de los Protectores de ASEPA y los desempleados son gratis, mientras se encuentran en esta situación.

Protectores Platino:



Protectores Oro:



Protectores Plata:



Acuerdos de colaboración con:



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

Boletín editado por la Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA)
Sede del INSIA – Campus Sur UPM – Carretera Valencia, km. 7 – 28031 MADRID
tfn: 910 678 874 - web: <https://www.asepa.es/> - email: asepa@asepa.es